

(太田猛夫)

うんそうやくかん 運送約款 (英) transport clause (独) Beförderungsbedingungen (仏) clauses sur le transport 運送業者が将来締結するべき運送契約の内容となる事項, その他運送に関連する事項をあらかじめ制度的に規定したものをいう。

運送業者は日々不特定多数の利用者を相手として運送契約を締結するのであるが, その締結に当り個々に商議して契約の内容を決定していくことはその煩にたえないし, また広範囲にわたる企業では画一的な取扱いが望まれるのであらかじめ運送約款を作成し, 個々の契約の内容はその約款によることとするため約款制度が発達し, とくにその利用関係が公共の福祉に重大な影響があり, その性質上公平な取扱いが要望されるものであるから, 法は運送業者に運送約款の作成を強制し, かつ必要に応じては認可制を採用し, その目的を達成させるとともに運送に関する事項を明瞭にして, 可及的速かに運送契約の締結ができるようにしている。たとえば鉄道運送においては鉄道は, 運賃その他の運送条件を関係停車場に公告することを鉄道営業法第3条において規定し, 鉄道運輸規程第4条においては運賃表・料金表・旅客列車の時刻表その他運輸上必要な諸表・規則等を停車場に備付けることを規定していることからみても, 鉄道は運送約款を定め, それに運賃その他の運送条件を規定すべきことを予定しているのである。自動車運送事業の場合においては, 自動車運送事業者は道路運送法第12条によって, 定期航空運送事業の場合においては定期航空運送事業者は航空法第106条によって, また旅客定期航路事業の場合においては, 旅客定期航路事業者は海上運送法第9条によって, それぞれ運送約款を定め運輸大臣の認可を受けることとなっている。

運送約款は運送業者が一方向的に定めたものであって, 相手方との自由な商議が許されていないが, いったん個々の契約が成立した以上は, 運送業者はもちろん相手方である利用者もその意思のいかんにかかわらず, またその事実を知ると否にかかわらず, 原則として運送約款に拘束されるのである。それは運送約款の性質からくる帰結であって, その根拠は法規説と契約説とにわかれている。前者は運送約款が法律の授權にもとづいて作成されたものであるから法規であると説明したり, あるいは慣習法となるからであると説明しているが, 最近においてはともに有力な見解とはみられない。後者については, 運送約款が契約の内容となることを明らかに承諾した場合は当然のことであるが, それ以外の場合においても運送約款による商慣習法があるからであるという見方と, 運送約款による事実たる慣習があるという見方, または単に黙示の承諾があるという見方があるが, 約款による商慣習法があるという見方は法規説に最も近似している。以上いずれの場合においても約款が一般に公示され, その他相手方が約款の内容を知り得る状態におかれることが, その効力発生要件であることは当然であって, 運送業者があらかじめ運送約款を顧客に配付してその後運送契約を締結した場合や, 運送約款を公告し利用者がその公告を知って運送契約が締結された場合は運送約款の効力はあるものとみられるが, ただ運送約款を店頭に掲示したのみではその効力があるものとは認められていない。

運送約款に規定される事項は運送契約の内容となるべき事項, すなわち運賃その他の運送条件が中心となっている。道路運送法施行規則第12条には運送約款に定めるべき事項を (1) 事業の種類 (2) 運賃および料金の収受または払もどしに関する事項 (3) 運送の引受に関する事項 (4) 積込みおよび取卸しに関する事項 (5) 引取・引渡しおよび保管に関する事項 (6)

運送責任の始期および終期 (7) 免責に関する事項 (8) 損害賠償に関する事項 (9) その他運送約款の内容として必要な事項と規定しており, 航空法施行規則第219条および海上運送法施行規則第6条にもこれと類似の事項を規定している。

なお運送約款と同様の性質を帯びているものには通運約款, 保険約款, 就業規則等があり, これらはすべて事業者が一方的に決定したもので, これらにもとづいて締結される契約を付合契約または付従契約といい, この場合にはその契約の成否は相手方の自由であるが, 契約の内容となる事項は変更できないのが原則である。——運送条件。

参考文献 水口吉蔵著 陸上物品運送法論。米谷隆三著 約款法の理論。石井照久著 商法。同著 労働法。(小林倉雄)

うんちん 運賃 鉄道・自動車その他の運輸事業において, 旅客または貨物の運送の対価として, 旅客または荷主から運輸業者に支払う貨幣価額をいう。運送の対価は単に運賃と呼びまた運賃諸掛と呼ぶこともあるが, 正確には運賃・料金と称することが多い。法律用語としてはつぎのように種々用いられている。商法(第571・769条)には運送賃, 日本国有鉄道法(第51条)には単に「運賃」, 鉄道営業法(第3条)には「運賃その他の運送条件」の語を用いており, 財政法(第3条)には単に「事業料金」としているが, 財政法第3条の特例に関する法律に「国有鉄道における旅客貨物の運賃の基本賃率」と定めているから, 財政法にいう「事業料金」とは国有鉄道に関するかぎり運賃を意味することになる。その他の現行法律(国有鉄道運賃法第1条・地方鉄道法第21条・軌道法第11条・道路運送法第8条・海上運送法第8条・航空法第105条・鉄道運輸規程第11・54・57条)には, いずれも「運賃ならびにこれに関連する料金」または「運賃その他運輸に関する料金」もしくは「運賃及び料金」の語を用いてある。国有鉄道運賃法は日本国有鉄道法(第51条)・財政法(第3条)および財政法第3条の特例に関する法律にもとづいて定められているのであるが, 前記特例に関する法律によれば国鉄の「旅客及び貨物の運賃の基本賃率」のみを法律をもって定めれば足りることになっているのである。なお鉄道営業法の「運賃その他の運送条件」の「その他の運送条件」の中には「料金」を包含していると解せられる。

上記のように運賃・料金とよばれる場合が多いが運賃と料金との区別は, 概念的には旅客または貨物の運送において人または物の移動そのものの遂行に対する対価が運賃であり, 移動の遂行そのものではないが移動に関連して特に運輸業者の設備または労務を利用した場合に, その対価として支払うものが料金であるといえることができる。しかし旅客・貨物の移動の遂行それ自身も, 結局設備と労務の利用にほかならないから, 両者区分の限界は必ずしも明瞭ではない。要は旅客または貨物の移動の遂行そのものに必然的かつ常態的に結合する設備・労務の利用の対価であるか, 移動に関連する臨時的または特殊な設備・労務の利用の対価であるかによって前者を運賃, 後者を料金と区別するほかはない。そしていずれが必然的かつ常態的でありいずれが臨時的または特殊であるかは, その運輸事業における一般的な運輸遂行の常態によって決定するほかはない。たとえば現在の鉄道では旅客・貨物の移動そのものために客貨車・動力車・線路およびこれに付随する労務の利用の対価, ならびに旅客・貨物の発着駅で常態的に利用する設備・労務の対価は運賃であることは疑いない。しかし英国で鉄道が創設された当時には, 鉄道は単に通路としての線路を提供することを目的としたことがあり, このような利用状態では鉄道利用の対価は線路使用料であって料金に属するものである。旅客・貨物の移動